

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1959 de 2018

Carpetas Nos. 2650 de 2015 y 3427 de 2018	Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL (MDN)

Pesca artesanal

ENAJENACIÓN, GRAVAMEN Y ACTOS DE DOMINIO SOBRE PARCELAS QUE INTEGRAN LAS COLONIAS ENAJENADAS POR LA COMISIÓN ASESORA DE COLONIZACIÓN O LA SECCIÓN FOMENTO RURAL Y COLONIZACIÓN DEL BANCO HIPOTECARIO DEL URUGUAY

Modificación del artículo 5° de la Ley N° 18.756, relativa a la autorización previa del Instituto Nacional de Colonización

COMISIÓN HONORARIA DEL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DEL RUBRO OVINO (COHPERNO) Y FONDO DE PROMOCIÓN OVINA (FOPRO)

Creación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de noviembre de 2018

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Juan Federico Ruiz (Vicepresidente).

Miembros: Señores Representantes Ricardo Berois Quinteros, Nelson Larzábal y Alejo Umpiérrez.

Concurre: Señor Representante Darcy de los Santos.

Invitados:	Por el Ministerio de Defensa Nacional señores, Subsecretario Daniel Montiel Méndez; Prefecto Nacional Naval, Contralmirante Fernando Pérez Arana y Edecán Naval de la señora Vicepresidente, Capitán de Navío Esteban Fasana.
Secretaria:	Señora Virginia Chiappara.
Prosecretaria:	Señora Lilián Fernández Cítera.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Federico Ruiz).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca tiene el honor de recibir al subsecretario del Ministerio de Defensa Nacional, señor Daniel Montiel Méndez; al prefecto nacional naval, contralmirante Fernando Pérez Arana y al edecán naval de la señora Vicepresidenta de la República, capitán de navío, Esteban Fasana.

El motivo de esta convocatoria es que hemos recibido en esta comisión inquietudes de los pescadores artesanales de los departamentos de Rocha y de Maldonado. Las versiones taquigráficas de esas reuniones ya fueron elevadas a las autoridades.

Entre otras cosas, los pescadores artesanales están solicitando la ampliación de millas para poder pescar y adentrarse en el mar a fin de lograr una mayor cobertura de zonas de pesca. También tienen otras inquietudes, como por ejemplo lo relacionado con los precios de los amarres de las embarcaciones y con la actualización de los permisos, ya que dicen que hay una excesiva burocracia en el sentido de que hay embarcaciones donde trabaja toda la familia y cuando fallecen los padres lograr el otorgamiento de los permisos para sus hijos se hace muy complicado. También se refirieron a la organización de las mesas zonales.

En otro orden de cosas, se presentó la gente de Océanosanos porque, según interpretan, hay un estudio sobre el puerto de Montevideo donde se dice que este es el segundo destino más visitado en el mundo por buques de carga refrigerada, conocidos como buques frigoríficos, asociados a la pesca ilegal.

Por estas razones, esta comisión estimó pertinente solicitar vuestra presencia. También convocamos a la Dinara por este tema, la que lo desestimó, pero queríamos conocer vuestra visión.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Antes que nada, quiero agradecer por la invitación a esta comisión.

Desde el Ministerio de Defensa Nacional, en este caso, la Prefectura Nacional Naval, hemos tomado nota de algunas de las inquietudes que se plantearon en esta comisión.

Vamos a ir dando algunas de las respuestas desde el punto de vista estrictamente técnico, atento a la misión que, en este caso, tiene la Prefectura Nacional Naval como autoridad competente en la mayoría de las consultas; en las que no tiene competencia, haremos la intervención que corresponda.

Creemos que vale la pena hacer una consideración previa en cuanto a la temática referida a la pesca artesanal que, como todos sabrán, es complicada, compleja. Desde hace muchos años los organismos que tienen competencia vienen trabajando, como por ejemplo el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, la Prefectura Nacional Naval, las propias intendencias y los distintos organismos que participan en esta área; todos ellos están tratando de organizar y dar forma al funcionamiento de este tipo de actividad que siempre fue de características muy particulares, propias. Nos consta de primera mano que se han tratado de llevar adelante distintas políticas a fin de ordenar y mejorar la situación de lo que denominamos genéricamente la pesca artesanal; lo debe haber dicho el director de la Dinara de turno y, si es así, lo voy a reiterar: es producto de una política. En función de ella, se viene tratando de ajustar un censo para saber quiénes son, cuáles son, dónde están los pescadores artesanales, el estado de situación de sus embarcaciones, a los efectos de facilitar los resultados económicos y de mejorarlos, ya que a veces resultan menguados. En este sentido, quienes están regularizados debidamente pueden acceder a la devolución de parte del IVA que pagan según el tipo de

combustible que utilicen; esa devolución se opera a través del Banco de la República. En otro momento se amplió la zona de exclusión a los buques de pesca industrial, precisamente, para que la pesca artesanal pudiera tener un colchón y así poder contar con un área mayor para realizar su faena de pesca.

Tal como he manifestado, queda claro que ha habido una política integral y siempre participaron muy estrechamente la Prefectura Nacional Naval, la Armada Nacional y, en este caso, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, con la Dinara. Como podrá observarse, la relación es muy estrecha y muy cercana.

Hay algunos aspectos que son específicos, que son de competencia de la autoridad marítima.

Para no extenderme más, me gustaría ceder la palabra al contralmirante Fernando Pérez Arana, quien podría evacuar algunas de estas consultas referidas a la normativa y a las reglamentaciones vigentes.

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- En primer lugar, quiero agradecer a la comisión por la invitación para conversar sobre este tema que nos ocupa diariamente.

En segundo término, el área de competencia que tienen la Armada Nacional y la Prefectura Nacional Naval, en particular, vinculado con este tema, refiere a la salvaguarda de la vida humana en el mar y la seguridad en la navegación. En esos aspectos, establecemos las normativas específicas que refieren a las limitaciones de las embarcaciones, a las competencias y cualificaciones que debe tener el marinero o el patrón de pesca en las distintas áreas y, después, a los límites de extensión que, según las características de las embarcaciones, pueden abarcar desde su puerto de base, considerando esos dos aspectos: seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar.

A partir de estos requisitos, se establece una normativa. La que nosotros seguimos es de uso, de conocimiento público y la que siguen todas las embarcaciones de pesca. Las embarcaciones de pesca artesanal se rigen por la Disposición Marítima Nº 99; hemos traído una copia que es de acceso público en las redes de la Armada Nacional. En este caso, tenemos una que es bastante detallada, que habla desde cómo obtener la matriculación, qué requisitos se necesitan a efectos de sacar las diferentes patentes y a fin de estar habilitado para salir en un buque de pesca, hasta las limitaciones a los certificados de navegación que la embarcación de pesca artesanal puede tener. Esto está determinado por las zonas geográficas, si es un área fluvial o un área oceánica, y las características de las diferentes embarcaciones, su tamaño; a partir de estos parámetros es que se establecen los límites: hasta un máximo de 10 millas desde un puerto base donde está radicada -digamos- la embarcación en el caso del océano Atlántico y hasta 15 millas para las embarcaciones mayores, las que están entre 6 toneladas y 10 toneladas de registro bruto. Referimos a pesca artesanal cuando se trata de embarcaciones de menos de 10 toneladas de registro bruto; estas son las que quedan comprendidas en este registro. Esas son los que tienen acceso a alejarse más de su puerto base. Estos son un poco los lineamientos generales referidos a este sector del que estamos hablando. No me quiero extender en elementos técnicos específicos, pero sí deseo mencionar que todo esto lo aplicamos en estricta y permanente coordinación con la Dinara, ya que es ella la que establece la política de pesca y los lineamientos generales. A partir de ahí, tratamos de armonizar y de hacer el seguimiento de la evolución que van teniendo los esfuerzos de pesca, las directivas que va emitiendo Dinara y aquellas cosas que nosotros podemos estar armonizando o coordinando en cuanto a los aspectos técnicos.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Damos la bienvenida a los visitantes y les agradecemos que hayan concurrido a nuestra Casa.

Quiero hacer algunas preguntas que nos han planteado los pescadores artesanales en varias de las charlas que hemos tenido a lo largo del tiempo. Hay algunas cosas que han sido constantes.

Obviamente, algunos asuntos los exceden, porque refieren a los permisos de pesca que, obviamente, corren por cuenta de Dinara; me refiero a problemas de burocratización y retrasos, lo que hace que a veces lleguen cuando está terminando la zafra.

Nos gustaría preguntar acerca de algo que ha sido un común denominador para todos los pescadores. Ellos tienen como un planteamiento básico el de tratar de ampliar las 10 millas a 15 millas. El fundamento es el siguiente. La norma que fija las 10 millas tiene más de cuarenta años. Es notorio el avance tecnológico que han tenido las embarcaciones; ya no son las viejas de madera, calafateadas; son barcos de fibra.

Entonces, la unanimidad de los pescadores pidió que se extendiera a 15 millas. Les pregunté por qué ese millaje. Lo fundamentaron en el alejamiento de la captura. Muchas veces la propia pesca industrial que está en esas zonas límite compite con ellos. Otras, siguiendo el recurso, son multados. Esa multa es onerosa y, naturalmente, si reciben una multa posterior, la situación se les vuelve difícil.

Ellos dicen, además, que no solamente ha mejorado sustancialmente la calidad de las embarcaciones, sino que todo su bagaje tecnológico -sondas, radares, gps, posicionamientos satelitales- les permite no solamente tener un contacto más fluido durante la navegación, sino también conocer con mucha antelación el pronóstico del tiempo para saber si pueden o no hacerse a la mar; todos estos avances tecnológicos hacen que sea muy difícil que se encuentren en una situación imprevista dentro del agua.

Con todos estos elementos, ellos plantean esa posibilidad de ampliación. Desde el punto de vista de la Prefectura y desde la Subsecretaría de Defensa Nacional, nos gustaría saber si esto podría ser viable.

Otro punto que nos plantean es el costo de amarre. Plantean tratar de buscar una reducción en sus costos de amarre y hacen una comparación con los que pagan las embarcaciones deportivas en algunos puertos, como el de Punta del Este.

Quiero pedir disculpas si uno en su afán de ser un repicador de inquietudes es inexacto o incurre en error porque no es la materia de mi conocimiento.

Otro problema que nos plantearon fueron las complejidades o dificultades que tenían para el traslado de barcos de una zona operativa a otra, de un puerto a otro, la cantidad de tiempo que insumía, de trámites burocráticos, que les complicaban, que los demoraba mucho y que, a veces, cuando corrían tras captura, ello les generaba un perjuicio económico.

Dejo planteados estos tres asuntos, que me fueron reiterados en varias oportunidades, con especial focalización en el primer punto.

SEÑOR LARZÁBAL (Nelson).- Hoy se mencionó que participan el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Armada Nacional y de la Prefectura Nacional Naval; el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a través de la Dinara, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía. Quisiera saber si hay alguna instancia de coordinación que esté funcionando, que se haya creado o que se vaya a crear y a qué nivel, porque creo que hay algo a lo que le llaman

"consejos locales", pero me imagino que tal vez sea necesaria una instancia superior de coordinación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Haciendo un resumen de las consultas de los señores diputados Umpiérrez y Larzábal, podríamos decir que, básicamente, refieren a si habría posibilidad de trabajar sobre la normativa Nº 99 y actualizarla. Creo que esa es la idea de las preguntas formuladas.

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- Hablé de un tema de salvaguarda de la vida humana en el mar. Ese es el principal punto que nos ocupa y nos preocupa para poder extender las zonas de navegación.

Los principales incidentes de pérdidas de vida o accidentes se dan en pesca artesanal y por alguna imprudencia o exceso en el tipo de la embarcación que se emplea. Ese es un seguimiento permanente que hacemos y es una de las preocupaciones.

Tratamos de proteger la vida humana previendo que las embarcaciones demuestren poseer las condiciones técnicas que se mencionaba, desde el punto de vista de la tecnología, especialmente desde el punto de vista de la construcción, o sea, su estabilidad, ya que ahora son pueden ser mucho más resistentes.

Otro tema a prever son las comunicaciones con tierra y no exclusivamente el área celular. El alcance celular para nosotros no es seguro, porque tiene muchas variables dependientes y cuando los pescadores se alejan del área de costas -a 15 millas, a 30 kilómetros de la costa-, en embarcaciones que tienen 8 metros o 10 metros, con un francobordo, digamos, de la altura de un hombre, la altura de ola ya de por sí no le permite ver nada. Es él con un mundo de mar que lo rodea y el cielo. Muchas veces, pasa ahí la noche, porque salen con un estimativo de llegada. Tenemos muchos casos en que son las seis, las ocho o las nueve de la noche, estaba previsto que llegara una barcaza, esta no llega y, por lo tanto, ahí nosotros estamos en alerta, tratando de comunicarnos con los familiares, con la gente que estaba en tierra para saber si están bien, si está demorada porque viene muy cargada y más lento de lo que tenía previsto. En fin…

Entonces, esos son los elementos que tratamos de proteger. Protegiendo eso o sabiendo que tenemos el equipamiento técnico que hoy puede estar disponible -llámese "posicionamiento AIS", que es un posicionamiento automático de seguridad de la navegación, o "sistema VMS"-, una barcaza puede ser localizada, eventualmente, por otra embarcación -me refiero al área oceánica o al área del Río de la Plata, donde hay un tráfico importante de determinadas embarcaciones, ya sea deportivas o comerciales-, porque a veces son un blanco radar pequeño, o sea, un objeto flotante que tiene que ser visto con tiempo para evitar un problema a la navegación, un accidente, con la consiguiente pérdida de vidas. Claro que todo esto tiene una contra para el pescador, ya que es muy celoso de su lugar de pesca, de sus recursos y de su operación comercial, y lo protege. Por eso, particularmente, la pesca tiene otro tipo de control, como el VMS, que es más discreto. Las autoridades competentes pueden acceder a los lugares donde está la embarcación, pero el área comercial o sus competidores no son visibles para ellos.

Además de las comisiones establecidas formalmente por las leyes y decretos para la coordinación de las políticas con la Dinara, también tenemos un contacto fluido a efectos de ver de qué manera se podría incluir la mejora de algunos instrumentos de posicionamiento como requisito para obtener los permisos de esas embarcaciones. Ello permitiría mejores niveles de protección, menos pérdidas de vidas y menos incertidumbre en los casos en los que la barcaza demora en llegar. Saber dónde puede estar la embarcación acortaría el tiempo de demora para encontrarla; permitiría llegar a tiempo, antes de que se llegara a la hipotermia, preservando la vida del pescador, que es nuestro

principal compromiso. Sería bueno que las embarcaciones tuvieran esas herramientas que hoy existen en el mercado internacional.

Tal vez, se podría apoyar al pescador con una política de subsidio, por supuesto, en los casos que corresponda, porque el sector de la pesca es muy amplio; algunos tienen más capacidad de contar con una barcaza de determinado tipo; otros no. En ese sentido, existe un diálogo permanente en torno a la posibilidad de actualización y revisión de las normativas vigentes. Hasta ahora, el marco no nos ha dado esas seguridades y, por lo tanto, no hemos avanzado más allá de cierto pedido puntual en un área determinada para algunos grupos de barcazas. Estamos abiertos a una revisión permanente en torno a esa tecnología, pero aún no hay seguridades en cuanto a que las embarcaciones de pesca artesanal puedan contar con esos elementos.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- No sé si entendí bien lo que está diciendo el señor prefecto. Si se dieran determinadas condiciones tecnológicas y en el tipo de embarcación, ¿podría entenderse que es posible extender el área de 10 a 15 millas? Entonces, ¿habría que realizar alguna adecuación normativa? ¿Se debería establecer que para llevar el área a 15 millas el barco debería tener determinadas características y tecnología? ¿Ese sería el camino? ¿Habría disposición para hacer algo así?

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- Sí; en coordinación con la Dinara. La extensión a 15 millas debe estar de acuerdo con la capacidad del esfuerzo de pesca que se exige en la zona. Estas dos cosas deben ir de la mano. Por eso es importante tener una visión integral de la pesca artesanal y no una visión puntual. Así lo hacemos desde la Prefectura Nacional Naval. Tratamos de considerar el tema de manera global, no solo desde el punto de vista técnico, que es el nuestro y el que ponemos sobre la mesa de conversación, sino que también tenemos en cuenta el esfuerzo de pesca o cómo estas autorizaciones se combinan con el esfuerzo de pesca.

Hoy tenemos zonas diferentes. Hablamos de zonas que van desde el puerto base, es decir, desde el puerto de donde sale y despacha la barcaza, hasta los límites que corresponda, según las dimensiones de la barcaza, y también de zonas en las que esa barcaza puede pescar, según los permisos que tenga. Por ejemplo, desde Punta del Este al Chuy sería la zona L; la Dinara es la que otorga el permiso al pescador para esa zona. El pescador puede salir de cualquiera de los puertos existentes en esa zona y desplazarse dentro de ciertos radios; es decir, a partir del puerto base se considera determinada cantidad de millas de la costa.

De manera que estamos en conversación permanente con la Dinara y con los pescadores para asegurar la protección de sus vidas. Quiero hacer especial énfasis en esto porque es lo que más nos preocupa.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Darcy).- Quiero pedirles un dato que tal vez no tengan en este momento, pero que quizás pueden remitir a la Comisión a la brevedad. Me refiero a los índices de siniestralidad. No estoy hablando de las situaciones límites que, lamentablemente, son noticia por la pérdida de vidas, sino de la cantidad de veces al año que ha habido operaciones de rescate o de búsqueda de embarcaciones, por ejemplo, en los últimos cinco años. Creo que sería importante tener presente ese dato a fin de contrastarlo con lo que se está diciendo sobre los avances tecnológicos y las posibilidades que se brindan desde el punto de vista de la seguridad de las embarcaciones. Imagino que el número de incidentes tendrá que ver con lo que se está manejando.

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- Podemos hacerles llegar esa estadística, con la salvedad de que, a veces, en el sector de la pesca artesanal surgen problemas de

motores y demás que no son reportados. Contamos con las estadísticas que lleva el Centro Coordinador de Búsqueda y Rescate en el Mar en forma general y centralizada.

Por las características del área, de los pescadores, del requerimiento social que tiene este sector de pesca artesanal, apostamos a una visión integral. Nosotros estamos en contacto diario con el pescador y, a veces, en la posición menos favorable porque somos quienes, eventualmente, tenemos que rezongarlos o llamarles la atención. El fin es lograr cierta conciencia en el desarrollo de esa actividad, de manera de evitar los sustos y las eventuales pérdidas de vidas. Eso se logra con capacitación, con charlas, con algunas normativas. Esto es algo que conversamos con las autoridades de la Dinara. Desde la posición de autoridad marítima entendemos que es necesario el desarrollo de otras áreas, por ejemplo, la asistencia social. Digo esto porque para otorgar permisos de pesca previamente se deben hacer trámites que, a veces, se demoran, porque no logran completar determinados requisitos formales, como por ejemplo obtener un registro en el BPS, anotarse en la DGI o, simplemente, llenar un formulario de forma correcta. Somos conscientes de que, muchas veces, el pescador artesanal necesita ayuda para esos trámites. Nosotros vemos esto a diario y tratamos de ayudar en la medida de lo posible, pero tenemos ciertos límites, por lo cual necesitamos la intervención de otros actores del Estado a fin de mejorar o solucionar esa problemática que tiene otra raíz, no exclusivamente burocrática.

Precisamente, en lo que refiere a la parte burocrática, tratamos de mejorar nuestros sistemas para minimizar los tiempos de demora. Intentamos coordinar con la Dinara lo relativo a los formularios y tratamos de que haya ventanillas únicas, como un camino que permita dar respuestas más ágiles a lo que el sector demanda a diario.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Además del informe sobre siniestralidad que ha solicitado el señor diputado Darcy de los Santos, quiero pedirles información acerca de a qué porcentaje de las salidas corresponden esos casos de siniestros. Es decir, así como en el caso de los aviones se maneja la cantidad de accidentes y el número de vuelos, nos gustaría conocer esa información en el caso de las embarcaciones. De lo contrario, nos quedaríamos solo con una parte de la información, lo que no nos permitiría conocer el porcentaje de siniestralidad con respecto a la cantidad global de salidas. No sé si ustedes disponen de una base que permita registrar todas las salidas y, a su vez, relacionar la siniestralidad con la cantidad de salidas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, como Comisión, solicitamos que nos remitan esa información más adelante, cuando dispongan de ella.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Me gustaría redondear esta parte de la intervención.

Queda claro -por eso permitimos que el prefecto nacional naval lo expusiera- que la principal misión de la Prefectura Nacional Naval es la salvaguarda humana en el mar. Por eso hace llamados de atención sobre las exigencias que regulan, en este caso, la pesca artesanal, que es el tema que nos convoca.

También deben saber los señores diputados que muchas de las modificaciones por las cuales hoy se nos convoca han sido producto de un mecanismo irregular de transformación de las embarcaciones. Por ejemplo, ha habido casos en los que la embarcación de nombre equis, que tenía un registro bruto máximo de hasta 10 toneladas, es modificada; a posteriori, uno se encuentra con una embarcación que no corresponde a las medidas del arqueo características de ese tipo de embarcación. Esto genera dos dificultades. Por un lado, estamos frente a una embarcación que no es la que tenemos registrada desde el punto de vista de las condiciones y características correspondientes.

Por otro, se presenta un problema que no es competencia del Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Prefectura Nacional Naval, pero sí en interacción con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, en cuanto a lo que genera esa capacidad pesquera aumentada para con sus pares en su zona de pesca. Me refiero a que surgen problemas y conflictos de interés. Y hay una sola forma de arreglar esto: ordenando y regularizando la actividad, a través de las normas adecuadas, a fin de que ese tipo de pretensión pueda estar acorde no solo a la seguridad -lo reitero una vez más-, sino también al componente del esfuerzo pesquero, tal como decía el almirante Pérez Arana. Reitero que la interacción con la Dinara en esta materia es fundamental.

Tampoco quiero dejar de mencionar algunos otros aspectos sobre los que ustedes han preguntado y que estuvieron presentes en la versión taquigráfica. Me refiero a que hay algunas otras áreas de competencia. Una cosa es lo que todos vemos en la costa, es decir, las barcas de pesca artesanal que llegan y quedan en su puerto base, por llamarlo de alguna manera; inclusive, las vemos en la arena. Otra cosa es una embarcación de 15 toneladas que, obviamente, no puede llegar a la playa, no se la puede dejar en la arena, como las barcas que podemos ver en San Luis o en Pajas Blancas, sino que requiere otras condiciones de amarre. Eso hace que haya que moverse hacia otro tipo de infraestructura portuaria. Esto debería ser considerado de alguna manera por parte la Dirección Nacional de Hidrografía, que es la que administra y gestiona algunos de los puertos pesqueros artesanales, particularmente, La Paloma, para hacer una referencia explícita.

En cuanto a algunas demoras en trámites burocráticos que han estado planteadas, la experiencia ha mostrado -no en todos los casos, pero sí en un porcentaje importante- que hay pescadores o propietarios de embarcaciones que dejan vencer su autorización de pesca; esperan hasta último momento. Es más, uno de los trabajos de regularización que ha hecho la Dinara es, precisamente, para ordenar quiénes son los que están habilitados. Entonces, cuando se habla de burocracia en el trámite de muchas documentaciones, hay que tener en cuenta lo que acaba de afirmar el prefecto en cuanto a que hay documentación que no está ordenada con Prefectura o con la autoridad pesquera, y las dos se tienen que integrar. Una persona puede tener ordenado determinado nivel de permiso, pero le pueden faltar los salvavidas o el equipo de radio; aun teniendo todo eso, puede ser que esté cometiendo una irregularidad con Dinara porque la capacidad pesquera que pretende o la zona no son las adecuadas.

Tenemos que comprometernos a aceptar una serie de elementos. Sabemos que cuesta aceptar las ordenanzas y las reglamentaciones, porque nos hemos formado con determinados mecanismos de acción, pero si no lo hacemos, van a ser perjudicados no son solo los pescadores artesanales, sino también todos nosotros.

Obviamente, lo principal es la vida humana. Pero si no se rigen por las reglamentaciones, la economía de la barca no les va a rendir lo mismo porque van a tener días de pérdida de pesca. Además, la autoridad marítima va a tener que disponer de inspectores o, en el peor de los casos, de dispositivos por algún rescate de emergencia que tenga que hacer, que es una situación que nunca nadie quiere.

Entonces, la demora de los trámites por cuestiones burocráticas es de ida y vuelta. Sin duda, en algunos procedimientos del Estado hay demoras, pero también tiene que haber un compromiso por parte del administrado de presentar la documentación a su debido tiempo, en orden y en regla.

Por otra parte, quiero señalar que se ha hecho un esfuerzo para establecer los Consejos Locales de Pesca en la nueva ley de pesca aprobada. Con ellos se pretende -y esto no es menor- que haya una interacción con la pesca artesanal, que es una actividad

muy cercana a la comunidad. En dichos Consejos participan Prefectura Nacional Naval, delegados de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos y distintos actores de la comunidad. Recordemos que este tema tiene afectaciones ambientales y demandas de la comunidad.

Los Consejos Locales de Pesca han sido concebidos para que la comunidad ordene muchas de las demandas de una actividad de la que viven miles de uruguayos, y para que haya un ámbito donde hacer ese ida y vuelta, y que no se generen conflictos. A ustedes les debe haber llegado alguna información sobre situaciones de roce entre algunos sectores de la comunidad.

En cuanto a los traslados, como lo explicó el almirante, se ha determinado una amplia zona para que la movilidad del pescador pueda seguir el cardumen oportunamente, según la época y temporada. A su vez, eso tiene un radio de acción para que puedan desarrollar su actividad. Se parte de la base de que se cumple con ese radio de acción, precisamente, por los conceptos de seguridad. A veces, nos encontramos con una pequeña embarcación que no está adecuada, que tiene alteraciones o modificaciones que no fueron declaradas ni analizadas técnicamente por la autoridad marítima y, a consecuencia de eso, después sufrimos situaciones que nadie quiere.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Quiero plantear un par de cosas más.

Me parece que habría que instrumentar, como se ha hecho con otros trámites, una ventanilla única para que se pueda hacer todo en una sola oficina. Considero que sería bueno realizar todos los trámites en un solo lugar para evitar el peregrinaje y el autobloqueo; es decir, unificar criterios. Hago este planteo porque a veces el trámite no sale porque falta un papel en un lado, y la persona tiene que pasar de una oficina a la otra.

En cuanto a los Consejos Locales de Pesca, se nos ha trasmitido que el de Rocha se reunió una sola vez. Más allá de que jerárquicamente la estructura depende del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, supongo que debe ser posible citarlos a instancias de cualquiera de las partes integrantes. Por lo tanto, sería bueno que el Ministerio de Defensa Nacional tomara una actitud proactiva para poner esto en marcha. La verdad es que están bien concebidos intelectualmente y que es buena la propuesta de fondo que subyace, pero la realidad nos muestra que no se han convocado. Es una buena herramienta en la teoría, pero en la práctica es de nula efectividad porque no se convoca. Reiteramos que nos parece que sería muy bueno que desde el Ministerio de Defensa Nacional se busque la forma para que se convoque a estos Consejos Locales de Pesca.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Darcy).- Quiero decir que coincido con lo último que manifestó el señor subsecretario, y voy a poner algunos ejemplos.

En primer lugar, la inversión que el Estado y todos los ciudadanos hemos hecho en el puerto de La Paloma para que haya dependencias que brinden los servicios logísticos necesarios a una barca de 12 o 13 metros que sale al mar, que no es lo mismo que una de 6 o 7 metros que se hace a la mar en la arena desde el Cabo Polonio, Punta del Diablo o Valizas. A su vez, se generan algunas dificultades entre las comunidades pesqueras que hay que atender. Hace un par de años fui invitado a Valizas por un conflicto que se generó con unas barcas de mayor porte que venían de La Paloma y que tiraban doscientos paños de red al agua -que son una enormidad de kilómetros- o de palangres. El pescador de Valizas -que no paga el amarre y otras cosas- cuando salió a la costa tenía todo prácticamente calado y no tenía por donde circular. Estas cuestiones se tienen que dilucidar a través de los Consejos Locales de Pesca.

En este sentido, quiero señalar que estoy de acuerdo con lo que reclamaba el señor diputado Alejo Umpiérrez, respecto a que los Consejos deberían ser una herramienta para solucionar algunos temas. No desconocemos los estancos que el propio Estado tiene, ni el tema de las chacritas. Estas cuestiones las hemos analizado en las mesas de desarrollo rural, donde al productor le llega la integralidad del Estado y, de esa manera, puede avanzar y lograr caminos únicos.

El tema de los amarres fue un reclamo que se planteó aquí pero, indudablemente, ahora tenemos una dotación de servicios que no existía antes. No lo hemos podido confirmar, pero creo que se ha solicitado a la Dirección Nacional de Hidrografía, que es la autoridad responsable en el tema, información al respecto, que es la que lo podrá hacer más cabalmente. No solamente queríamos conocer el costo, sino también cuáles eran los servicios de las que son dotadas hoy las embarcaciones que de ese porte ya no podrían operar desde tierra. Cuando las barcas se vuelcan al agua, se puede ver la inequidad que existe en tamaño, en capacidad de captura y en artes de pesca que pueden desplegar unas y otras.

Por lo tanto, me parece muy bueno ir encontrando estos actores y plantear estas instancias en los Consejos. Reitero que me parece muy bien el reclamo del señor diputado Umpiérrez en cuanto a que se constituyan esos consejos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero señalar que la exposición que se ha hecho ha sido sumamente clara y positiva, sobre todo para los que no entendemos de pesca y somos del interior profundo.

Pasamos ahora al tema de Océanosanos, a efectos de conocer la visión del señor subsecretario con respecto a la declaración de que el puerto de Montevideo es el segundo destino más visitado del mundo por buques de carga refrigerada, conocidos como buques frigoríficos asociados a la pesca ilegal.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- No dejan de ser preocupantes las afirmaciones que se realizaron por parte de algunos operadores de la organización medioambiental Océanosanos.

Realmente, quedamos sorprendidos porque nos consta el esfuerzo que ha realizado nuestro país para comprometerse con un sistema de pesca legal, con todos los mecanismos y garantías establecidos por la FAO. Recordemos que en materia de pesca ilegal nuestro país vivió horas oscuras, y le ha costado mucho. Pero, por suerte, se han ido reivindicando internacionalmente los compromisos que Uruguay ha tomado en materia de pesca ilegal, no solo en la parte nos compete, que es en la zona del Atlántico sur occidental, donde básicamente operan flotas importantes, sino también en la parte instrumental, de la logística y del apoyo que en este caso representa el puerto de Montevideo que, como todos sabemos, es un enclave estratégico para la pesca en esta zona.

Uruguay ha sido un protagonista fundamental en promover e impulsar las normas que refieren al Estado rector del puerto y ha tenido un compromiso reconocido por la propia FAO en esta materia.

Realmente, sorprende la liviandad y -diría- la irresponsabilidad con que se hacen determinadas afirmaciones, que luego hemos constatado que carecían de consistencia. Me refiero a las referencias que se hacían de épocas, de momentos y de buques que no respondían a los tiempos de corto plazo. Ya hace bastantes años que Uruguay dejó de tener una prescindencia en materia de regulación del ingreso de estos buques. La autoridad marítima cumple con las reglamentaciones establecidas para el control del ingreso de ese tipo de embarcaciones. La autoridad competente en materia pesquera,

que es la Dinara, también cumple con las reglamentaciones establecidas, a los efectos de que cada buque que ingresa, que opera y realiza una actividad en el puerto de Montevideo está debidamente regulado, ordenado y reglamentado según lo establecido en las normas internacionales.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista y por la información que hemos manejado y consta en los distintos registros de la Prefectura Nacional Naval, no ha existido presencia de buques con la denominación de pesca ilegal, de pesca irregular en el puerto de Montevideo. Reitero, se ha hecho un compromiso y un esfuerzo interinstitucional para que Uruguay sea reconocido internacionalmente como un puerto limpio en esta materia.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Darcy).- Sinceramente, nos ha sorprendido la virulencia y la irresponsabilidad con la que se ha manejado esta información, incluso de manera pública.

Hace quince días, en un programa de la tarde de la emisora *El Espectador* -reiterado en la madrugada- se aseveraba, prácticamente, que éramos partícipes de la pesca pirata, que a nuestro puerto los barcos llegaban con cadáveres y los despachaban como si no existieran y que amparábamos todas las irregularidades, el esclavismo laboral, y demás. Lo dijeron públicamente en una radio.

A nosotros todavía nos duelen prendas, porque entendemos que ese tipo de comentarios perjudicó, y mucho, a nuestro departamento como posible sujeto de inversiones. Esa mala prensa generó una reacción desfavorable que trajo consecuencias.

Nos tranquiliza mucho haber recibido el informe de la Dinara hace unos días, que planteaba claramente que, incluso en reuniones con los responsables de esta ONG -o los irresponsables de esta ONG-, habían demorado varios meses en dar la supuesta lista de barcos que operaban en esa calidad. Se reclamó, se formó expediente pero, indudablemente, no hay para nutrirlo. Creo que se lo habían pasado a Prefectura; por tal motivo ustedes fueron convocados hoy. Repito, nos dieron la misma tranquilidad que ustedes, pero me preocupa cómo se está difundiendo ese mensaje, sin ningún tipo de prurito. Se generó preocupación, obviamente legítima, en la población, que desconoce los hechos, que no tiene mucha idea de cómo suceden estas cosas, si existen controles o no. Y claramente nuestro departamento se vio afectado, así como también la soberanía y la identidad de un país serio, signante de importantes tratados de explotación del Atlántico Sur, en los cuales se le reconocen a Uruguay los avances que ha tenido en materia de certificación de su pesca y demás. Creo que sobre estas cuestiones debemos llamarnos a responsabilidad. Sinceramente, estamos muy preocupados, sobre todo con respecto a quienes han actuado de amplificadores de todo esto.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Estaba revisando la versión taquigráfica de cuando concurrió la organización para ver de dónde eran los datos y qué se mencionaba sobre ellos. Incluso, se mostró un *power point* que provenía de una organización internacional, de un observatorio pesquero, llamado *Global Fishing Watch*, cuyo sitio web es www.globalfishingwatch.org. Se habló del mecanismo de AIS, que hoy mencionaba el señor prefecto, que permite ubicar a todos los barcos en su deriva, ver cuándo hay apareamiento para trasbordo de cargas, etcétera, y de acuerdo con un seguimiento de buques que, supuestamente, esa organización tiene registrado -fue lo que se mencionó; yo no conozco esa organización; quizás sea venerable y honrosa; no sé, digo lo que se trasmite-, incluso hasta con cambio de nombre o de bandera en algunos casos para tratar de eludir la denominación de "barco de pesca ilegal", se habría elaborado una estadística que identifica a nuestro puerto de Montevideo en segundo lugar en un *ranking*, después de Vladivostok.

Obviamente, esto a nosotros nos despierta la preocupación de saber qué es lo que está pasando. No sé con qué frecuencia o cómo se realizan las inspecciones; nos gustaría que nos lo relataran. Obviamente que la Dinara debe realizar algunas y ustedes deberán realizar otras. También quiero que nos digan cómo es el mecanismo, si es aleatorio, por sorteo, uno cada tantos barcos, si se han encontrado irregularidades. Se señaló que se encontró un barco español con pesca ilegal; un caso que ellos mismos habían denunciado -fue lo que se mencionó- y que se verificó después que la denuncia era correcta.

Nos preocupa la información recibida porque, supuestamente, tiene como base un organismo internacional que es un observatorio mundial de pesca. Simplemente, nosotros lo trasmitimos y esperamos la respuesta de parte de las autoridades.

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- En primer lugar, quiero dejar claro -como lo dijo el subsecretario- que como país, a partir de la adhesión y la ratificación, tenemos como principio cumplir con todos los compromisos internacionales y especialmente estar comprometidos con la protección del medio ambiente en todos sus aspectos. Es el caso de nuestros marinos, en cuanto a los códigos de conducta responsable y en todo lo que respecta a las estructuras que establece la FAO.

Nuestro marco de competencia y reglamentación a nivel país es la ley del control de puertos por el Estado rector, lo que se llama la prevención o lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no regulada. Se trata de especificaciones que tiene la ley y que están establecidas en esas normativas internacionales, a fin de mantener los controles de la flota mundial con una visión de comunidad internacional, a través de los controles que hace cada país como Estado de la bandera. Nosotros los ejercemos sobre buques pesqueros de nuestra bandera que estén operando en altamar o en zonas de pesca reconocidas internacionalmente, como la CCRVMA, que es un área en donde tenemos derechos, cupos de pesca; eventualmente, puede haber buques de bandera nuestra que estén pescando en esas zonas. Sobre esto tenemos responsabilidad como Estado de la bandera.

Como Estado rector de puertos -también nos asisten derechos como Estado ribereño, pero eso es otra materia-, tenemos derechos establecidos en esta ley, que fue reglamentada por decreto en el año 2017 -no recuerdo el número-, en cuanto al control de los pesqueros extranjeros o de bandera extranjera que llegan a puertos nacionales. Eventualmente, tenemos el derecho de dejarlos ingresar o no, dependiendo de que cumplan o no ciertos requisitos. La Dinara es la que encabeza estos controles.

Los buques pesqueros pueden ingresar por varias razones, por ejemplo, logísticas o reparaciones, y no necesariamente a descargar su pesca. Los controles están destinados a saber si la pesca que ingresa en sus bodegas es legal y está correctamente declarada. Dinara es la cabeza de estos controles, es la autoridad competente para interpretar que la carga que trae ese buque se ajusta a la normativa internacional. Si no trajera carga sería un buque pesquero sin carga que ingresaría a puertos nacionales, por ejemplo, para hacer una reparación y seguir pescando en el Atlántico Sur. Históricamente, Montevideo y Uruguay han sido base logística para las flotas que trabajan en el Atlántico Sur. Esto no quiere decir que sean ilegales.

Frente a la formulación de una denuncia de un buque como que efectuó pesca ilegal, no reglamentada o no declarada, estas observaciones son elevadas a la comunidad internacional e ingresan en una lista; eventualmente, se les cancela el permiso de circular u operar. Y eso lo hace la comunidad internacional. En dicho caso, la Dinara recibe la lista de los buques de pesca extranjeros que estarían en esas

condiciones y, eventualmente, el Estado uruguayo debería prohibirles el ingreso a puerto, la descarga o su operación comercial. A su vez, debe reportar que ese buque operó aquí.

En forma genérica, ese es el procedimiento que se hace con todo buque pesquero extranjero que llega a nuestros puertos. Dado que hay que fijar un puerto de operaciones, este decreto determinó que el único puerto de Uruguay que está habilitado para el control del embarque y desembarque, eventualmente, de los productos de pesca, con los controles por el Estado rector del puerto, que hace la autoridad de pesca, es el puerto de Montevideo. Así está definido en la normativa. En el caso de la Prefectura Nacional Naval serán las autoridades de despacho las encargadas del correcto ingreso, egreso y, eventualmente, cambio de tripulación. Esas son las áreas de competencia puntual que ejecutamos como autoridad marítima en coordinación con la Dinara y en cumplimiento con estas disposiciones, y Uruguay las cumple.

Con respecto a la organización Océanosanos, quiero decir que a principios de año tuve entrevista con este señor. Planteó que están trabajando ahí. Nosotros le dijimos que nos parecía bien, que siguiera, que siguiera el monitoreo dentro de las competencias de una ONG y que con mucho gusto recibiríamos información, y si existiera denuncia o alerta aplicaríamos al buque las medidas que estuvieran previstas, acorde a si tenía algún incumplimiento desde el punto de vista legal, porque no podemos presumir, y es parte también de la normativa internacional que no se debe actuar en forma discriminatoria por tipo de bandera o característica de buque o armador si no se tienen determinados hechos fundados para actuar. Por tal motivo, era de recibo toda información que nos pudieran suministrar caso a caso, que compartiríamos con las autoridades competentes para realizar los controles que, como Estado, hemos asumido.

SEÑOR LARZÁBAL (Nelson).- El señor diputado Umpiérrez preguntó cuál era la frecuencia de inspección, si solo las hacía la Dinara o también la Armada y ustedes, como Prefectura. También quisiera saber si el capitán o jefe del puerto -no sé bien cómo se llama- registra si el barco que entró con determinado nombre o bandera es el que realmente pidió permiso o si solo lo hace Dinara.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Yo plantee que no sé si las inspecciones se realizan por sorteo o son aleatorias. ¿Debo entender, por lo que me dijo, que todo barco es inspeccionado en su carga? ¿Es así?

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- Para ingresar al puerto debe presentar previamente a la Dinara la carga que trae, de pesca. Dinara es la que después determina si ingresa, hace las observaciones pertinentes y establece los controles acordes a los criterios establecidos.

Enterada la Dinara de que este buque está en el puerto de Montevideo, dada su autorización, el despacho de ingreso del buque al puerto de Montevideo lo hacemos nosotros; también participa la ANP, que tiene que asignar muro, y el capitán de puerto. Entonces, hay un buque de pesca extranjero, está registrado y autorizado. Nosotros controlamos la documentación, que sea la documentación de la bandera, que tenga todos los permisos de navegación, los certificados que correspondan. Nosotros no nos ocupamos de la carga; la inspección de la carga la hace Dinara. A partir de lo que surja de eso, se obra sobre ese buque, impidiendo la comercialización de la mercadería, si corresponde, o haciendo observaciones. La Dinara es la que hace las observaciones desde el punto de vista de pesca ilegal no declarada o no reglamentada. Por nuestra parte, podríamos hacer observaciones si hay certificados incorrectos desde el punto de vista de la seguridad de la navegación y para el correcto despacho legal de la embarcación.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Como ven, hay una complementariedad importante entre la autoridad marítima y la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos. Como ya fue expresado claramente, hay una competencia que es de resorte de la Prefectura y otra competencia que lo es de la Dinara. Está reglamentado por esta normativa que quien opera el buque, que lo hace a través de una agencia marítima, debe remitir con antelación de qué zona de pesca viene, de dónde proviene el buque, quién es el capitán, qué pescó, qué tipo de carga trae a bordo. Todo eso es competencia de la Dinara, que es la que tiene las listas FAO y todas las reglamentaciones para ese tipo de cargas. Otra cosa es la competencia propia, de la que acaba de hablar el prefecto nacional, Fernando Pérez Arana.

Sé que tienen presente, pero me parece importante ratificarlo, que nacimos como puerto. El puerto de Montevideo sigue siendo un área estratégica, con una ubicación fundamental. Son centenares los buques extranjeros que vienen al puerto de Montevideo, de diferentes flotas de países que desarrollan pesquerías en la inmensidad del Atlántico Sur. Eso es trabajo, es economía, es actividad en los diques, es mano de obra en todo sentido. Ahora, esto no quiere decir que se justifique de cualquier manera; las normas y las reglamentaciones se aplican, pero es necesario tener en cuenta que las flotas que operan en nuestra zona son una importante fuente de ingresos y trabajo.

No me voy a referir a ninguna organización; las conozco poco; sé a qué se dedican, pero no estoy dentro de ellas. Algunas de las personas, con nombres rimbombantes, de algunas ONG, son parte de empresas, algunas de carácter multinacional, que viven de este tipo de denuncias. Generalmente, estas denuncias terminan con un nivel de inconsistencia muy alto, causando un daño muy importante al país. Para algunos operadores, muchas ONG son su fuente de trabajo; lo toman así y se transforman en mercenarios que hacen comentarios con liviandad, con falta de solvencia técnica, con criterios documentales muy livianos, causando serios y graves perjuicios. Sin desmerecer a nadie, a la hora de recibir este tipo de denuncias todos deberíamos ser más consistentes y exigir la presentación de la documentación que las fundamenta.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Quiero consultar sobre otras cosas; como también son de gravedad, uno no tiene más remedio que preguntar.

Dejaron en Comisión un informe de barcos pesqueros que habían cometido ilícitos; también otro informe, titulado *Trabajo esclavo, trata y muerte en el Puerto de Montevideo.* Lamentablemente, no los traje, pero se los voy a hacer llegar.

En ellos se denuncia que los barcos, fundamentalmente chinos, traen presos como pescadores, para no pagar salarios, en una condición de semiesclavitud. Según la denuncia, esto sucede en muchos barcos malayos, indonesios, etcétera, en los que la tripulación viene en una situación de semiesclavitud.

Soy abogado y la idea que tengo como tal es que un barco es parte de un Estado extranjero, por lo que uno tiene limitadas atribuciones para ejercer una policía laboral, por decirlo de alguna manera. Me gustaría saber si se hace algún chequeo, si se ha podido constatar las condiciones de trabajo esclavo de esta gente, o si, como no tenemos competencia, no seguimos estos temas.

Otra cosa que se denuncia es que de estos barcos baja tripulación con distintos tipos de enfermedades, producto de ese trabajo de semiesclavitud. Un ejemplo que pusieron fue el de una persona que había tenido una infección en una muela, que no había sido atendida, y que había llegado a puerto prácticamente con la cabeza detonada. Denuncian que hay un promedio de un muerto por mes en los barcos de estas características. ¿Qué han verificado sobre esto?

A su vez, en materia del acuerdo rector de puertos habría algo así como los consejos de pesca zonales, una comisión coordinadora que no estaría funcionando. Lo digo desde el desconocimiento del acuerdo rector de puertos, porque no lo leí, pero se establece que tendría facultades para trabajar en todo esto que sería una suerte de profilaxis o de prevención en materia de pesca ilegal. Si no está funcionando, me gustaría saber por qué, si es que tienen conocimiento al respecto.

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- En las relaciones laborales a bordo de un buque extranjero, sea o no pesquero, prima el Estado de la bandera. En eso no tenemos incidencia. No voy a hacer consideraciones sobre las calificaciones de las relaciones laborales que puedan establecerse en las tripulaciones de determinada ciudadanía porque no me corresponde.

En puerto participamos cuando hay algún desorden público a bordo de algún buque, como peleas entre tripulantes, a efectos de mantener el orden.

Por supuesto, se reciben personas fallecidas que llegan en buques desde altamar, ya que es una de las contingencias que puede ocurrir. En estos casos el buque se dirige al puerto de Montevideo, o sea, el primer puerto de recalada. El capitán puede tener a alguien enfermo y lo desembarca como emergencia médica, o a algún fallecido; no digo que esto sea habitual, pero es una de las contingencias. En este último caso, se declara el fallecimiento cuando se llega al primer puerto.

Cuando llega una persona fallecida, se da intervención al Ministerio Público, a la fiscalía, al juez. En el despacho de entrada se incluye una declaración del capitán, que es quien tiene la facultad legal para hacerla, sobre las circunstancias en las que sucedió la muerte. Se presenta al juez, se constata la muerte por parte de una entidad médica y se pasa a la clínica forense. Antes de que el buque se retire para continuar su navegación, tenemos que pedir autorización a la Justicia.

Si el buque venía de altamar, se supone que pasaron ocho o diez días del hecho, por lo que no hay una escena de lo ocurrido; solo se puede corroborar que la declaración del capitán sea coherente con lo que el forense ve en el cuerpo.

La estadística del puerto de Montevideo es que se recibieron ocho cadáveres en el 2016, siete en el 2017 y cinco en lo que va de este año. El registro se coordina con la Justicia, es decir, con el fiscal y la técnica forense.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Darcy).- ¿Esos números se refieren solamente a los barcos pesqueros extranjeros o a los buques en general que llegan al puerto de Montevideo?

SEÑOR PÉREZ ARANA (Fernando).- Los números corresponden al total de fallecidos que llegan al puerto de Montevideo, pero la mayoría proviene de buques pesqueros; es la consecuencia de un trabajo estresante en altamar.

Olvidé decir que en estos casos también se participa a las autoridades del consulado de la bandera del buque como a las del consulado de la ciudadanía del tripulante fallecido. La agencia marítima, que es el representante de la tripulación, y el consulado terminan disponiendo del cadáver luego de la intervención del juez y de técnica forense.

Son denuncias graves, por lo que me quiero limitar en las opiniones; solo quiero afirmar lo que hacemos a diario. Aquí tenemos una oficina de Acnur, que interviene cuando viene alguien como polizón, a bordo de alguno de los buques. Se los atiende. Si hubiera alguna otra denuncia relacionada con los derechos humanos, nuestro país la

atiende, desde la autoridad marítima y las organizaciones presentes. Hasta ahora no hemos tenido que atender ese tipo de casos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Defensa Nacional)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se entra al orden del día con la consideración del segundo punto del orden del día: "Enajenación, gravamen y actos de dominio sobre parcelas que integran las colonias enajenadas por la Comisión Asesora de Colonización o la Sección Fomento Rural y Colonización del Banco Hipotecario del Uruguay. Modificación del artículo 5º de la Ley Nº 18.756, relativa a la autorización previa del Instituto Nacional de Colonización. (C/2650/2013. Rep. 44/2015)".

Se propone enviar este proyecto de ley a la Presidencia de la Cámara de Representantes a fin de que sea remitido a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa. AFIRMATIVA. Unanimidad.

Se pasa a considerar el asunto relativo a: "Comisión Honoraria del Plan Estratégico Nacional del Rubro Ovino (Cohpenro) y Fondo de Promoción Ovina (Fopro), Creación". Carpeta 3427/2018.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Esto ya lo hemos conversado previamente. Se distribuyó el proyecto de ley entre todos los compañeros hace muchos meses atrás. Habíamos esperado algún avance, la posibilidad de diálogo con las demás fuerzas políticas. Inclusive, este asunto fue presentado al señor Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca quien nos hizo un informe un tanto ambiguo, en algunas cosas fue positivo y, en otras, hay objeciones.

A través de esta iniciativa, se intenta crear un fondo de promoción ovina que tiene como fundamento la ley argentina homóloga, obviamente que adaptada a nuestra realidad nacional y organización, a la que incluimos algunos aportes de cosecha propia. Como decía, este proyecto de ley tiende a crear un fondo de promoción ovina, un fideicomiso que se constituye en diez partidas anuales de un millón de dólares aproximadamente a proveer por el Poder Ejecutivo en forma anual. Hay un tope de gasto de funcionamiento que no puede exceder el 10%. La idea es institucionalizar un buen mecanismo que existió hasta ahora en vía inorgánica que es el Penro, manteniendo el carácter de comisión honoraria con algunas modificaciones de estructura en cuanto a su integración y sujeta a una de las direcciones del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Como decía, la idea es crear este fondo y que sea manejado por el Penro, que es el que tiene la especialización en el manejo de todo esto, sin perjuicio de la integración del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca para tratar de promover un conjunto de políticas, que entendemos son urgentes e imprescindibles, a fin de aprovechar una coyuntura histórica de precios que se está dando en el valor de la carne ovina, que permitiría acrecentar el stock ovino que, por distintas circunstancias, viene disminuyendo desde hace décadas, ya sea por el abigeato y depredadores. Pasamos de veintiséis millones de cabezas a seis millones, y seguimos descendiendo.

Estuvimos hablando con la Comisión Nacional de Fomento Rural sobre esta iniciativa, así como con la Federación Rural de quien recibimos algunos aportes y con el plenario de la Secretariado Uruguayo de la Lana que la vio positiva. De todos modos, nos

transmitieron que ellos eran una organización derivada de otras instituciones y que como tal no tenían una autonomía para expedirse. La idea es dar andamiento al tratamiento de este proyecto de ley y citar a algunas de las organizaciones representativas en la materia para que nos aporten o nos den sugerencias a fin de mejorar esta iniciativa.

Por tanto, propongo que se cite al Secretariado Uruguayo de la Lana, a la Comisión Nacional de Fomento Rural, a la Asociación y Federación Rural, además de a las cooperativas agrarias federadas o citar directamente a la Central Lanera Uruguaya porque son las organizaciones más representativas en cuanto a este tema.

SEÑOR LARZÁBAL (Nelson).- Creo que está bien que se invite a las organizaciones y, después, habrá que ver qué organismo oficial estaría involucrado en todo esto; tal vez el INAC, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca o el que sea para recabar su opinión. No sé si esto ya fue remitido a todos; de lo contrario, propongo que antes de que asistan, se remita a cada una de estas organizaciones esta iniciativa de manera oficial junto con la invitación, a fin de que puedan estudiarla y tengan tiempo para preparar el tema.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Considero que primero deberíamos escuchar lo que tengan para decir las distintas organizaciones.

(Apoyado)

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese lectura a los asuntos entrados.

(Se lee:)

ACTA 95

Martes 6 de noviembre de 2018

-La Cámara remite, con su correspondiente Exposición de Motivos, el proyecto de ley caratulado: COMISIÓN HONORARIA DEL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DEL RUBRO OVINO (COHPENRO) Y FONDO DE PROMOCIÓN OVINA (FOPRO). Creación. (C/3427/18. Rep. 1049).

-Productores ovinos. Problemática. Solicitud de audiencia. (Asunto 141651).

-Asociación Olivícola Uruguaya. 4ta. Edición del Salón del Aceite de Oliva Virgen Extra, “Sabor Oliva”. Invitación. (Asunto 141723).

-Asociación Civil Pindó Azul. Bioarquitectura, construcciones sustentables. Conferencia. Invitación. (asunto 141710).

-Asuntos remitidos en tiempo y forma por correo electrónico.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más asuntos, se levanta la reunión.

≠